

Studebaker Avanti R2 1963

MOTOR – NYTT lördag 24 augusti
Föregående fredag 23 augusti

MotorMagasinet

1. Volvo chocksänker bytesintervall för remmar

Av Pierre Kjellin

den 15 augusti 2019 07:00

När Volvo lanserade sina nya fyrcylindriga dieselmotor i VEA-familjen hade den en av marknadens längsta bytesintervall för kamremmen. Nu har Volvo gått ut med nya instruktioner där man nära på halverat bytesintervallet.



Motorrummet på en Volvo V90 D4.

2014 begick Volvos nya motorfamilj VEA, som bygger på ett och samma raka fyrcylindriga motorblock, världspremiär. VEA-motorn introducerades i dieselutförande i de numera nedlagda modellerna V70, S80 och förra generationen V60, S60 och XC60 samt i Volvos minsta bil V40. Den nya fyrcylindriga dieselmotorn introducerades i fyra olika effektutföranden – D2 (120 hk), D3 (150 hk), D4 (180 resp 190 hk) samt D5 (225 resp 235 hk).

Volvos nya fyrcylindriga dieselmotor fick vid introduktionen en av Sverige-marknadens längsta bytesintervaller för kamremmen – 24 000 mil.

Men i våras ändrade Volvo Cars radikalt i sina instruktioner om bytesintervall på kamremmen på sina fyrcylindriga dieselmotorer till bland annat svenska verkstäder.

I det meddelande, skrivet på engelska, från Volvo Cars som vi tagit del av framgår det att både multiremmen och kamremmen på Volvos motor i utförandet D4, med motorkod D4204TX, numera ska bytas med 15 000 mils intervall och att det nya bytesintervallet gäller för samtliga Volvo-modeller tillverkade 2014 och framåt. Det ändrade bytesintervallet gäller även dieselmotorvarianterna D2, D3 och D5.

Volvo är långt ifrån den enda biltillverkare på senare år som förkortat bytesintervallen för driv- och kamremmar på sina motorer, andra exempel är Peugeot och Fiat-Alfa-Romeo.

RECHARGE

2. Klagar på dålig kvalitet: "Tesla är i ett servicehelvete"

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-08-19, 18:50

Hård kritik mot kvalitetsnivån på Model 3 och Teslas serviceverkstäder.



Tyska biluthyraren Nextmove riktar hård kritik mot Tesla efter att ha råkat ut för både dålig kvalitet och strulande service.

Nu blir Tesla av med beställningen på ytterligare 85 exemplar Model 3 – värda nästan 50 miljoner kronor.

Nextmove hade från början beställt 100 bilar och har fått leverans av 15. Flera av dem har enligt hyrbilsföretaget haft "seriösa problem" som trasiga däck, kondens i strålkastarna, lackskador, kabelfel och SOS-knapp som saknas.

När Nextmove försökte få Tesla att lova högre kvalitetsnivå på resten av bilarna, och möjlighet att få servicehjälp så snart som möjligt om fel trots allt skulle uppstå, avbeställdes istället bilarna. Enligt Nextmove är det Tesla som avbeställt ordern men det förnekar Tesla.

1 av 4 bilar med någon form av fel

Chefen för Nextmove, Stefan Möller, säger att Tesla nu hamnat i ett "servicehelvete" som referens till Elon Musks "produktionshelvete".

"Det måste finnas processer på plats nu för att fler än en av fyra bilar ska kunna levereras utan fel. Även om vi tycker Model 3 är världens bästa elbil idag satsar vi nu stort på andra biltillverkare som lanserar konkurrenskraftiga elbilar nästa år och som har koll på kundservice. Men självklart kommer vi fortsätta testa och se om Tesla kan ta sig ur servicehelvetet", säger han i ett uttalande.

Teslas officiella svar på kritiken går ut på att märket inte har några siffror som tyder på kvalitetsproblem i Tyskland eller någon annanstans i världen.

"Även om det finns en liten chans att en bil i vissa fall kan få småfel under den sista transportsträckan till kunden är det inget unikt för Tesla och vi löser de problemen snabbt för alla inblandade", skriver Tesla.

Svårt få servicetid

Den andra delen av Nextmoves kritik går ut på att serviceupplevelsen är för dålig. Det tar för lång tid att boka service – något som Tesla fått kritik för på flera håll, och som Elon Musk lovade att lösa redan förra året.

"Vi håller på att skala upp antalet servicecenter globalt, inklusive en mer än 50-procentig ökning av vår mobila service och en femdubbling av mobil service i Europa i år", skriver Tesla.

Nextmove har väntat i två års tid på en ny stol till en Model X, som levererades med ett hål, och en Model 3 har inte kunnat hyras ut på tre månader eftersom Tesla inte kunnat få fram någon ersättningsstötfångare efter en olycka.



Efter servicekaoset: Nu lovar Tesla bättring



Teslaägare i Norge klagar på usel service – Elon Musk erkänner fel



Teslas nyhet: Skrotar årliga servicen – nu kan ägarna serva "vid behov"



Tesla visar gör-det-själv-instruktioner för enklare service på Model 3

ALLT OM BILAR

3. Internationella ligans nya mål – våg av Tesla-stölder

Jens Andersson Publicerad 19 aug 2019 kl 15.04

Internationella stöldligans nya mål – Teslor i miljonklassen



Tesla har länge betraktats som en svår bil att stjäla.

***LIVE-TV**: https://www.expressen.se/gt/internationella-stoldligans-nya-mal-teslor-i-miljonklassen/*

En internationell stöldliga härjar i Västsverige – det misstänker polisen. Deras mål: Teslor i miljonklassen.

– Det är mer kvalificerade tjuvar som har teknik för det här ändamålet. De är professionella, det är inte vem som helst som klarar av det, säger Niklas Rånge, analytiker på polisens brottssamordning i Halland.

Att premiumbilar stjäls hör inte till ovanligheterna, men länge har Tesla-ägare varit relativt förskonade. I USA är det 90 procent mindre sannolikt att en Tesla blir stulen, jämfört med genomsnittsbilen. Det visar en nypublicerad rapport från amerikanska Highway Loss Data Institute (HLDI), som ägs av landets tre största försäkringsbolag på bilmarknaden.

LÄS MER: Tjuvar stal Victors Volvo – kan vara avancerad liga

Att bilarna kan spåras via GPS har också lett till att så gott som alla stulna Teslor, enligt statistik som sträcker sig fram till maj förra året, kommit till rätta igen.

Likadant har det sett ut i Sverige. Under den första hälften av 2019 hade bara två bilar av det eftertraktade märket stulits i landet.

Men nu tycks något hänt som gjort det möjligt för tjuvarna att kringgå biltillverkarens säkerhetssystem.

– Från mitten av juni och fram till i dag har det stulits åtta Teslor. Fem av dem har stulits i augusti, säger Åsa Lundin, presskontakt på försäkringsbolagens paraplyorganisation Larmtjänst.



Polisen misstänker att det rör sig om en internationell stöldliga.

Oro bland Tesla-ägare

Varför stölderna sker just nu är det ingen som riktigt vet, men oron bland många Tesla-ägare är påtaglig. Det berättar Tibor Blomhäll, ansvarig för sajten teslaclubsweden. Och särskilt stor är oron i Västsverige, där samtliga av stölderna i augusti har inträffat.

LÄS MER: Så lätt tömmer tjuven din bil – utan nyckeln

– Det är flera som hör av sig och undrar vad de ska göra för att förhindra att de drabbas. Men så länge vi inte vet hur stölderna gått till kan vi inte ge något råd, säger Blomhäll.

Under måndagen gick polisen ut med ett pressmeddelande med information om stölderna. Niklas Rånge, analytiker på polisens brottssamordning i Halland, berättar varför:

– Vi hoppas kunna få in vittnesuppgifter, men vi tror också att det är möjligt att de här stölderna kommer att fortsätta, och vi vill uppmana Tesla-ägare att vara fortsatt vaksamma.

FEM TESLA-STÖLDER I AUGUSTI

Halmstad: Natten mellan 4 och 5 augusti stjäls en svart Tesla Model S 100D, årsmodell 2019. Bilen har svart solidlackering, glastaklucka och vit skinnklädsel.

Ljungby: Natten mellan 5 och 6 augusti 2019, stjäls en svart Tesla Model X Long Range Single Speed, årsmodell 2019. Bilen är bland annat utrustad med 20 tums tvåfärgade Slipstream-fälgar.

Ljungby: Natten mellan den 8 och 9 augusti stjäls en gråmetallic Tesla Model S 75D AWD Single Speed, årsmodell 2018.

Västra Frölunda: Natten mellan 15 och 16 augusti stjäls en röd metallic Tesla Model S Single Speed AWD, årsmodell 2019. Bilen har svart inredning och mörktonat glastak.

Laholm: Natten mellan 16 och 17 augusti stjäls en pärlemovit Tesla Model S 90D AWD, årsmodell 2016. Bilen har en omfattande utrustningslista, bland annat panoramaglastak, skinnklädsel och 19 tum LM-fälgar.

*Källa: Polisen



Stölderna utförs av kriminella nätverk, tror polisen.

Inte heller polisen vet säkert hur stölderna gått till eller var bilarna har tagit vägen, men det finns teorier.

– Vi tror oss veta att man använder sig av så kallad reläteknik, där man fångar upp bilnyckelns signaler, säger Niklas Rånge.

LÄS MER: Expertens bästa tips för att stoppa tjuven

Att bilnyckeln befinner sig inne i huset är inte skydd nog, förklarar han.

– Man placerar en person nära huset och så skickar man vidare signalerna till någon som står invid bilen. Förmodligen kopierar man signalen och så kan man använda den igen för att låsa upp bilen vid ett senare tillfälle.

GPS-signalen kopplas sedan ur eller störs ut av en speciell sändare, tror polisen.

Rådet: Lägg nyckeln i en plåtask

GT har talat med en av de drabbade Tesla-ägarna. Han berättar:

– Jag parkerade utanför huset, och när jag gick ut för att slänga sopor vid 23-tiden stod den fortfarande där. Men vid 9-tiden på morgonen var den borta. Det tog någon minut innan det sjönk in.

Han fortsätter:

– Bilen är värd uppemot miljonen, och förhoppningsvis täcks stölden av min försäkring. Vad jag har hört kan man lägga nyckeln i en plåtask eller linda in den i aluminiumfolie för att hindra någon från att fånga upp signalen.

Polisen utgår från att Tesla-stölderna utförs av seriebrottslingar med kopplingar till kriminella nätverk med internationella förgreningar. Tekniken som tjuvarna använder sig av är inte olaglig att sälja, enligt Niklas Rånge, men kräver ändå en viss expertis.

LÄS MER: Gata för gata: Så många bilar blir stulna där du bor

– Vi tror att det är ett internationellt brottsnätverk som just nu har inriktat sig på att stjäla Teslor. Det är mer kvalificerade tjuvar som har teknik för det här ändamålet. De är professio-nella, det är inte vem som helst som klarar av det.

Lagstiftningen försvårar

Var bilarna tar vägen efter att de ha förts ut ur landet vet man inte, men Rånge berättar att stulna Teslor har påträffats i Europas forna öststater.

– Dels finns möjligheten att man som privatperson har lagt en beställning till ett kriminellt nätverk. Men de kan även säljas som nya fordon av mindre nogräknade bilhandlare, efter att bilen har försetts med ett nytt chassinummer och nya registreringshandlingar, förklarar han.



Niklas Rånge, analytiker vid polisen.

Verksamheten är lukrativ för tjuvarna, samtidigt som polisens uppklaringsprocent är låg. Att det sällan finns varken vittnen eller forensiska bevis försvårar utredningsarbetet. En ny tolkning av lagstiftningen står också i vägen.

– Förr kunde vi addera straffvärden till varandra, om det till exempel stjäls tre Teslor inom tre dagar. Den möjligheten har vi inte längre, vilket innebär att vi inte har möjlighet att använda oss av hemliga tvångsmedel, som att spåra misstänkt telefontrafik i området där stölderna inträffat.

GT söker Tesla för en kommentar.

LÄS MER: Flera lyxbilar stulna med nya metoden

LÄS MER: Ligan låser upp och stjäl din Volvo – utan nyckel



Jens Andersson

ALLT OM BILAR

4. Cadillac satsar på att bli Teslas nya stora rival

Av Selma Jennervall

Publicerad 19 aug 2019 07:00

GM:s nya plattform BEV3 har länge sagts bli ett ledande projekt i elbilsbranschen. Nu tros den nya el-Caddyn vara baserad på just BEV3-arkitekturen. Källor inom Cadillac har avslöjat att den intressanta bilen kommer släppas redan år 2022.



20 nya elbilar innan år 2023. Det är vad General Motors sagt att de ska presentera i sitt nya projekt som de kallar BEV3. En plattform som ska erbjuda en serie prisvärda elektriska personbilar i olika storlekar och modeller samt en rad pickuper och större suvar.

Tidigare i somras skrev vi om Hummer som är på väg tillbaka, fast i elektrisk form.

Nu ser det ut som om projektet BEV3 verkligen är rullande när Cadillacs nya elbil, som ännu är utan namn och avslöjades tidigare i år, verkar baseras på den plattformen.

Ska konkurrera med Tesla

Baserat på bilens form och de små delar vi kunnat ta del av sedan avslöjandet ser det ut som att el-Caddyn kommer bli en crossover.

Enligt rykten har Cadillac låtit modellen formas efter att ha inspekterat två andra populära elbilar – Tesla Model X och Audi E-Tron. Så sannolikt är det den delen av marknaden Cadillac fokuserar på.

Enligt källor ska bilen lanseras redan 2022. Frågan är om den kommer kunna konkurrera med stora rivalen Tesla.

Feber

5. Drako visar upp sin eldrivna superbil

Av Bobby Green 2019-08-19 kl 15:20

En sedan med 1 217 hästar



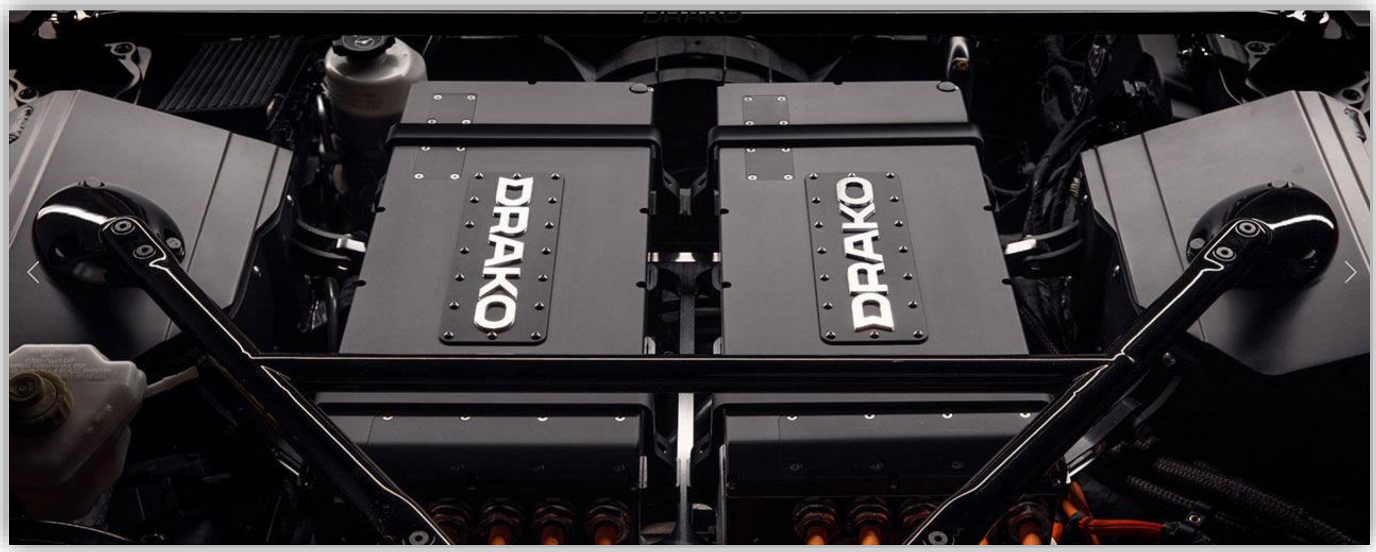
FILM: *https://youtu.be/1UmxZPL4UeY*

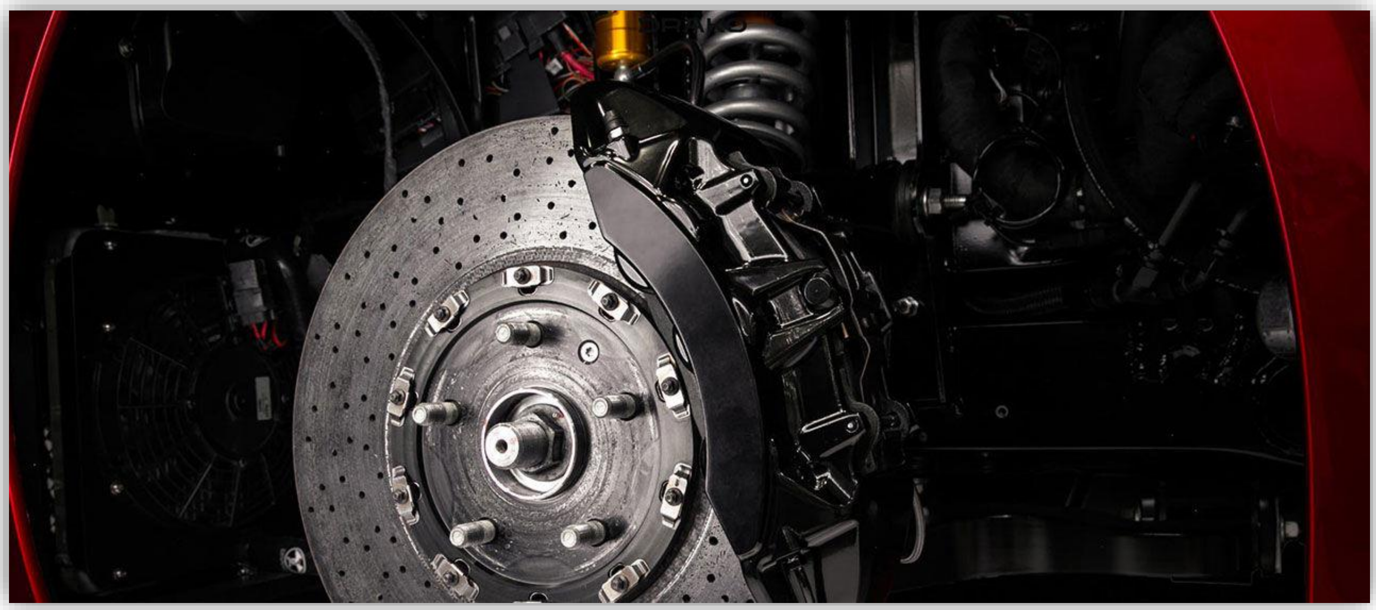
I slutet av juni fick vi en teaser på GTE - en ny eldriven superbil från ett företag som kallade sig Drako. Nu är bilen uppvisad och det är en lyxig sedan med inte mindre än fyra stycken motorer och sammanlagt 1.217 hästar och galna 8.800 newtonmeter i vrid. Toppfarten ska ligga på 332 km/h men vad bilen gör 0-100 på får vi inte reda på just nu. Batteripacket är på 90 kWh men vad räckvidden är på berättar man inte. Det ska finnas en laddare ombord på 15 kW och det ska gå att snabbladda upp till 150 kW. Dämpare från Öhlins och keramiska bromsar från Brembo finns också. Om ni känner igen linjerna här och där är det kanske inte så konstigt, den här är nämligen baserad på den gamla versionen av Fisker Karma.

Bilen ska börja tillverkas "snart" och varje exemplar kommer att kosta **1,25 miljoner dollar**. Man räknar med att tillverka 25 stycken och de första leveranserna ska dra igång nästa år.




Climate
Settings
Bluetooth
Apps
DEV pages
LIGHTS
6:03 AM
DRY
TRACK
RACE
RAIN
SNOW
ICE
SURFACE
ESP
DRIFT
SC
TV
TV+SC
MODE
MAX
FRONT POWER
MAX
REGEN


DRAKO
DRAKO



Feber

6. Lamborghini Aventador SVJ 63 nu även som cab

Av Bobby Green 2019-08-19 kl 21:40

Endast 63 stycken tillverkas



FILM: https://youtu.be/XSjCLPktU9s

På Pebble Beach förra året visade Lamborghini upp specialversionen Aventador SVJ 63. Den tillverkas endast i 63 stycken exemplar och siffran kommer från när tillverkaren drog igång sin verksamhet 1963. Nu har man nyligen även visat cab-versionen, eller Roadster som det heter på Lamborghini-språk. Precis som sitt takförsedda syskon handlar det om unika färger, mer kol-fiberdetaljer och givetvis en hel del plaketter som talar om att det inte bara är en vanlig Svens-son-SVJ du rattar.

Vad man får betala för en sån här framgår tyvärr inte.



RECHARGE

7. Överraskningen: Kias elbil dyrare som begagnad än ny

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-08-19, 15:01

En ny Kia e-Niro med utrustningsnivån Advance Plus kostar 474.800 kronor, innan elbilsbonusen på 60.000 kronor. Med bonusen inräknad landar priset på 414.800 kronor. Men intresset och efterfrågan på Kia e-Niro är stort och leveranstiden på en ny e-Niro är omkring 9 månader.



Vill man ha en Kia e-Niro snabbare än så, kan man köpa den begagnad. Under gårdagen avslutades en auktion på en Kia e-Niro på auktionssajten kvd.se. Bilen har 2.273 mil på mätaren, utrustningspaket "Advance Plus" och enligt kvd:s besiktning "få stenskott, dörruppslag och repor".

12 budgivare gjorde upp och totalt lades 198 bud. Till slut skrevs det vinnande budet till hisnande 502.002 kronor. Alltså 27.202 kronor mer än grundpriset på en helt ny e-Niro. Och hela 87.202 kronor dyrare om man räknar in elbilsbonus som ett nybilsköp berättigar till.

Någon har alltså tyckt att det varit värt att "köpa sig fri" från leveranstiden för drygt 87.000 kronor.

Test: 3 x Kia Niro – så står sig hybriden och laddhybriden mot elsuven e-Niro

Fortfarande lång väntetid på Hyundais och Kias elbilar

Test: Kia e-Niro mot Volvo XC40 T3 – elektrisk knockout

Räckviddstest: Så långt kommer Kia e-Niro i svenskt vinterklimat

Test: Tesla Model 3 Performance möter Audi e-tron, Hyundai Kona Electric och Kia e-Niro

ViBilägare

8. Miljonregn över filmbilen DB5

Publicerad Idag 15:26 **Text Maria Dahlin**

En Aston Martin, känd från vita duken tack vare James Bond, har sålts på auktion. Det här blev prislappen.



Exemplaret av Aston Martin DB5 gick under klubben vid en tillställning av auktionshuset RM Sotheby's i Monterey i Kalifornien.

Bilen har inte använts vid själva filminspelningen, men är utrustad på precis samma sätt som i Sean Connery-ledda Goldfinger från 1964. Agent 007 hade bakom ratten bland annat tillgång till 30-kalibriga maskingevär, utfällbara knivar från fälgarna, roterande registreringsskyltar, olje-sprutsfunktion och katapultstol.

Prislappen hamnade till sist på 6,4 miljoner amerikanska dollar, alltså över det förväntade slutpriset på mellan 4 och 6 miljoner.



9. Audis nya kombi med 600 hk

Redaktören bytbil 2019-08-21

Världspremiär för nya RS6 Avant - så snabb är den



Här är Audis nya prestandamonster RS6 Avant.
Kombin rymmer hela familjen och toppar 306 km/h.
Bilen kommer med bakhjulsstyrning – men alla hjälpsystem går att stänga av när du vill busa.

Audi visar sin nya prestandamodell RS6 Avant på Frankfurtsalongen, och för första gången någonsin ska den också säljas i USA. Den tar upp konkurrensen med Mercedes-AMG E63 S herrgårdsvagn och Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo. Men den som vill åka BMW M5 får än så länge nöja sig med sedan.

Fjärde generationen Audi RS6 Avant blir aningen svagare än företrädaren och V8:an med dubbelturbo bjuder på 600 hk. Dessutom är den en mildhybrid, men det är knappast en miljöbil det handlar om.

Bilen gör 0-100 på 3,6 sekunder med hela familjen på plats i baksätet. Dessutom tar det bara 12 sekunder hela vägen upp till 200 km/h. Toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h, men om du beställer Dynamic Plus-paketet toppar bilen 306 km/h.

Bilen är förstås utrustad med quattro-system för fyrhjulsdrift, 60 procent av kraften går till bakhjulen i normala fall, så det går att köra med sladd. I kurvor kan RS6 bromsa ner de inre hjulen för maximalt grepp.

Audi har också utrustat den nya generationen med bakhjulsstyrning, vilket gör den både snabbbare och smidigare. Dessutom kommer den med luftfjädring som sänker den 2,5 centimeter i höga hastigheter. För att klara farthinder i vardagen går den att höja 4 cm, då blir den lika hög som en vanlig A6 Avant.

Vill du busa på riktigt är Audi noga med att påpeka att alla hjälpsystemen går att slå av.

Exteriört sett så har bilen fått en rejäl översyn gentemot en standard tjänstebils-Audi, bilen är breddad för att få plats med de enorma 21-tums hjulen, den har också annan grill, kjolar och spoilers runt hela bilen. Interiört sett är det mesta sig likt förutom att du får unika sportstolar för RS6 med quiltat läder.

Priser och säljstart i Sverige är inte kända när den här artikeln skrivs.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Provkörning av Mazda CX-30 Skyactiv-G

Oskar Krüger 18 augusti 2019

Att sticka ut i suvdjungeln är inte enkelt och Mazda gör sitt bästa med djärva karosslinjer. Men tillför CX-30 något till klassen? Som enda svensk media är vi på plats i Frankfurt.



Biltillverkarna fortsätter att pumpa ut nya suvmodeller och skillnaderna mellan klasserna, och inte minst mellan bilmärkenas egna modeller, blir mindre och mindre. Mazda är inget undantag när de nu lanserar sin tredje suv CX-30. Suven som placerar sig mellan CX-3och CX-5, både storleks- som prismässigt, borde förstås heta CX-4. Men då CX-4 redan finns i Kina som ett kupéderivat av CX-5 fick Mazda improvisera.

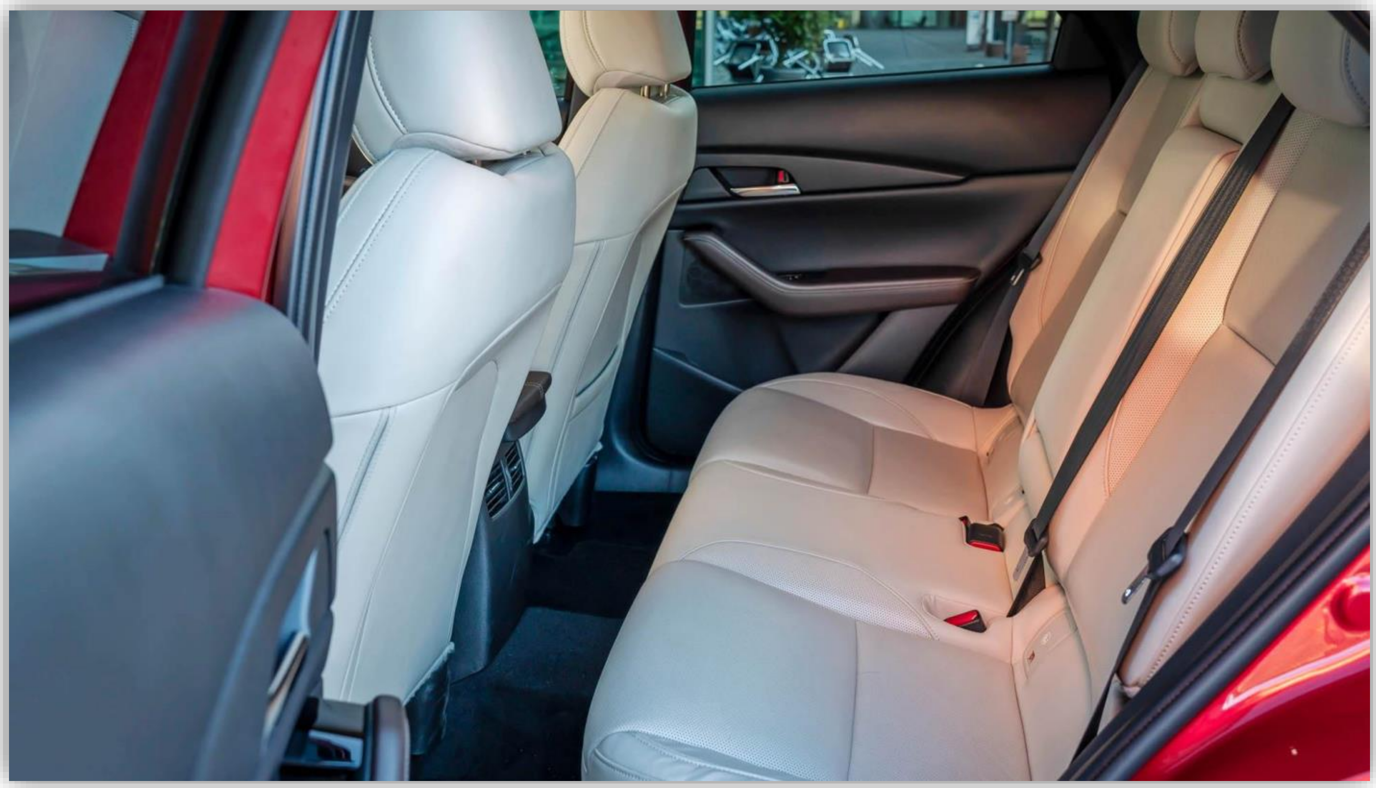


Designspråket är inte helt olikt Mazda 3 men CX-30 har skonats från den enorma C-stolpen.



Interiören är sparsmakad och kvalitetskänslan är hög.
Den manuella lådan tillhör klassens absoluta toppskikt.

CX-30 bygger på Mazda 3 och det gör CX-30 till Mazdas andra modell som ingår i märkets senaste generation bilar. Mazda 3 som jag själv provkörde tidigare i år lämnade ett kul och bra helhetsintryck. Samma positiva trend fortsatte när vi senare testade trean mot Mercedes A-klassoch Skoda Scala. Testet vanns förvisso av A-klass men Mazdan blev slagen av en ynka poäng.



Baksätet är skönt att sitta i och fötterna får plats under stolen framför.



Den sluttande taklinjen drabbar bara bagage-utrymmet över insynsskyddet.

Lämnar vi det interna syskonet och sätter CX-30 i perspektiv mot konkurrenterna är CX-30 i samma storleksklass som exempelvis Peugeot 3008 och Skoda Karoq och många fler.
Provkörningen är lagd strax utanför tyska Frankfurt och vägarna är inte helt olika våra svenska. Asfalten är inte lika grov och högljudd som den svenska men håligheter och rejäla skarvar sätter komforten på prov. Ett prov CX-30 klarar bra genom att svälja det mesta den kommer över utan vidare ansträngning tack vare sin förvånansvärt mjuka stötdämpning.
En mjukt fjädrad suv brukar inte vara det bästa receptet för en bra och tight styrkänsla men på den punkten är CX-30 inte långt ifrån Mazda 3. Och det är ett väldigt bra betyg. Styrkänslan känns igen så pass mycket att jag faktiskt ibland glömmer bort om jag sitter i CX-30 eller Mazda 3. Att interiören är nästintill identisk är förstås en bidragande orsak men även att CX-30 förmedlar väldigt lite suvkänsla på grund av, eller tack vare, sin låga körställning.
Stolen i sig har bra stöd och justermånen är god. Pluspoäng till Mazda att sittdynan nu är justerbar i höjdled även i framkant. En härlig touch till den sportiga nerven som finns i styrningen är den riktigt sköna manuella lådan. Tight känsla under inspirerande körning samtidigt som den är lätt att hantera i alla lägen.
Här spelar också Mazdas mildhybridsystem in positivt då det matchar motorvarvet vid uppväxling för att minimera ryckiga växlingar. Detta ska inte förväxlas med automatisk mellangas vid nedväxling då den lilla elmotorn bara hjälper till vid uppväxlingar. Den CX-30 jag börjar i har just den nämnda lådan men kombinationen med den klena bensinmotorn på 122 hästkrafter innebär samma problem som i Mazda 3. Motorns avsaknad av turbo gör att vridmomentet kommer vid högre motorvarv, vilket i sin tur drabbar körningen negativt då jag allt som oftast måste ligga på en växel lägre än jag är van vid. Här är automatlåda helt klart värd en tanke.
Halvvägs längs loopen är det dags för bilbyte och jag har redan hunnit köra 180 km/h på Autobahn, pressat längs kurviga skogsvägar och kört i stadstrafik. CX-30 känns behaglig i alla lägen och det enda som brister är bensinmotorns ringa kraft på låga varv.



En mjukt fjädrad suv brukar inte vara det bästa receptet för en bra och tight styrkänsla men på den punkten är CX-30 inte långt ifrån Mazda 3.

CX-30 kommer till Sverige med både diesel och fyrhjulsdrift – två egenskaper som blir allt ovanligare hos suvar i den här storleksklassen. Inga av bilarna på plats är fyrhjulsdrivna men dieselmotor och automatlåda blir en stor konstrast mot den första provkörningsbilen.

Varken dieselmotorn på 1,8 liter eller automatlådan är underhållande men samarbetet är bra och effektivt. Motorn jobbar ganska vibrationsfritt och automatlådan växlar när jag vill. Förutom när jag kommer tillbaka till byn vi utgick ifrån, i uppförsbackarna fastnar växellådan på en lägre växel som fyller kupén med ett konstant oväsen.

LÄS MER: Mazdas första elbil kommer 2020

Förutom de två nämnda motorerna kommer CX-30 även med den helt nya Skyactiv-X-motorn som ni kan läsa om här. Diesel och Skyactiv-X har ett prispåslag på 27 000 respektive 30 000 kronor jämfört med 122-hästars bensinaren.

Mazda CX-30 är lätt att gilla, krasst sett tillför den inte så mycket till världen men det är en trevlig bil att köra samtidigt som kupéstuket inte inkräktar alltför mycket på bagageutrymmet. Slutligen är ingångspriset på 249 000 kronor faktiskt ganska vettigt med tanke på den höga standardutrustningen där bland annat elbaklucka, LED-strålkastare, keyless och navigation ingår.

Det här är nytt!

Ny modell

Karossformen placerar CX-30 mellan en vanlig suv och en suvcoupé och storleksmässigt landar CX-30 mellan CX-3 och CX-5 med sina 440 cm.

Skyactiv-X

CX-30 är Mazdas andra bil att få den helt nya motortekniken.

Nästa generation

CX-30 är Mazdas andra bil, efter Mazda 3, bland märkets nya generation bilar.

Mazda CX-30 Skyactiv-G 122 hk

Pris

249 000 kronor, säljs nu, första kundleverans hösten 2019.

Motor

Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Cylinderavstängning. Kompression 13,0:1. Borrning/slag 83,5/91,2 mm, cylindervolym 1 998 cm3. Max effekt 122 hk (90 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 213 Nm vid 4 000 r/min. Elmotor 8 hk, batterityp litiumjon, 24 V.

Kraftöverföring

Motor fram, framhjulsdrift. 6-växlad manuell låda, alt. 6-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

Styrning

Elservo. Vändcirkel 11,4 meter.

Bromsar

Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul

Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 215/55 R18.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 266, längd 440, bredd 180, höjd 154, spårvidd f/b 157/157. Markfrigång 17,5. Tjänstevikt 1 320, maxlast 607, max släpvagnsvikt 1 300. Tank 51 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 430-1 406 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h 10,6 s, toppfart 186 km/h.

Bränsleförbrukning

(WLTP): Låg 0,80 l/mil, extra hög 0,65 l/mil, hög 0,53 l/mil, medium 0,59 l/mil, blandad körning 0,62 l/mil. CO2 141 g/km.

Garantier
Nybil 3+7 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år

---

Skatt
2 082 kronor per år de första tre åren, därefter 470 kronor per år.

Rivaler



Skoda Karoq TDI 115
En praktisk suv som utnyttjar karossen mer effektivt. Jämförbar bensinmotor på 150 hk kommer, TDI 115 billigast i nuläget. Finns med fyrhjulsdrift. Pris: 261 500 kronor.



Peugeot 3008 PureTech 130
Det låga priset gäller den spartanskt utrustade Access. Med nästa utrustningsnivå stannar priset på 262 900 kr. Finns med diesel men inte med fyrhjulsdrift.
Pris: 229 900 kronor.



GALLERI
Mazda CX-30 2020
26 bilder

RECHARGE

11. Mercedes minstingar blir laddhybrider

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-08-20, 07:43

Nära 7 mils räckvidd



Mercedes breddar sitt laddhybridutbud. Snart går det nämligen att beställa både A-klass och B-klass som laddhybrider. Modellerna får beteckningen 250e och klarar mellan 5,6 och 6,9 mil på enbart el, enligt WLTP-körcykeln.

Drivlinan består av en 1,3-liters fyrcylindrig bensinmotor och en elmotor som tillsammans ger en systemeffekt på 218 hästar och 450 Nm. Litiumjonbatteripaketet är på 15,6 kWh och toppfarten i el-läge är 140 km/h.

Räckvidden (WLTP) på el sträcker alltså från 5,6 mil upp till 6,9 mil beroende på modell och utrustningsnivå. Kortast går storebror B250e, och allra längst går A250e Sedan.

Mercedes gör ett stort nummer av att nästan inget utrymme, vare sig för passagerarna eller bagaget, har fått stryka på foten för att få plats med laddhybrid-drivlinan. För att lyckas med detta har man istället gjort bensintanken 10 liter mindre (från 45 liter till 35 liter), dragit avgassystemet en annan väg och placerat batteripaketet under baksätet.

Relativt kvicka blir de också. A-klass gör 0–100 km/h på 6,6 sekunder, A-klass Saloon på 6,7 sekunder och B-klass 6,8 sekunder. Högst toppfart på 240 km/h har A-klass Saloon, de andra två toppar ut på 235 km/h.

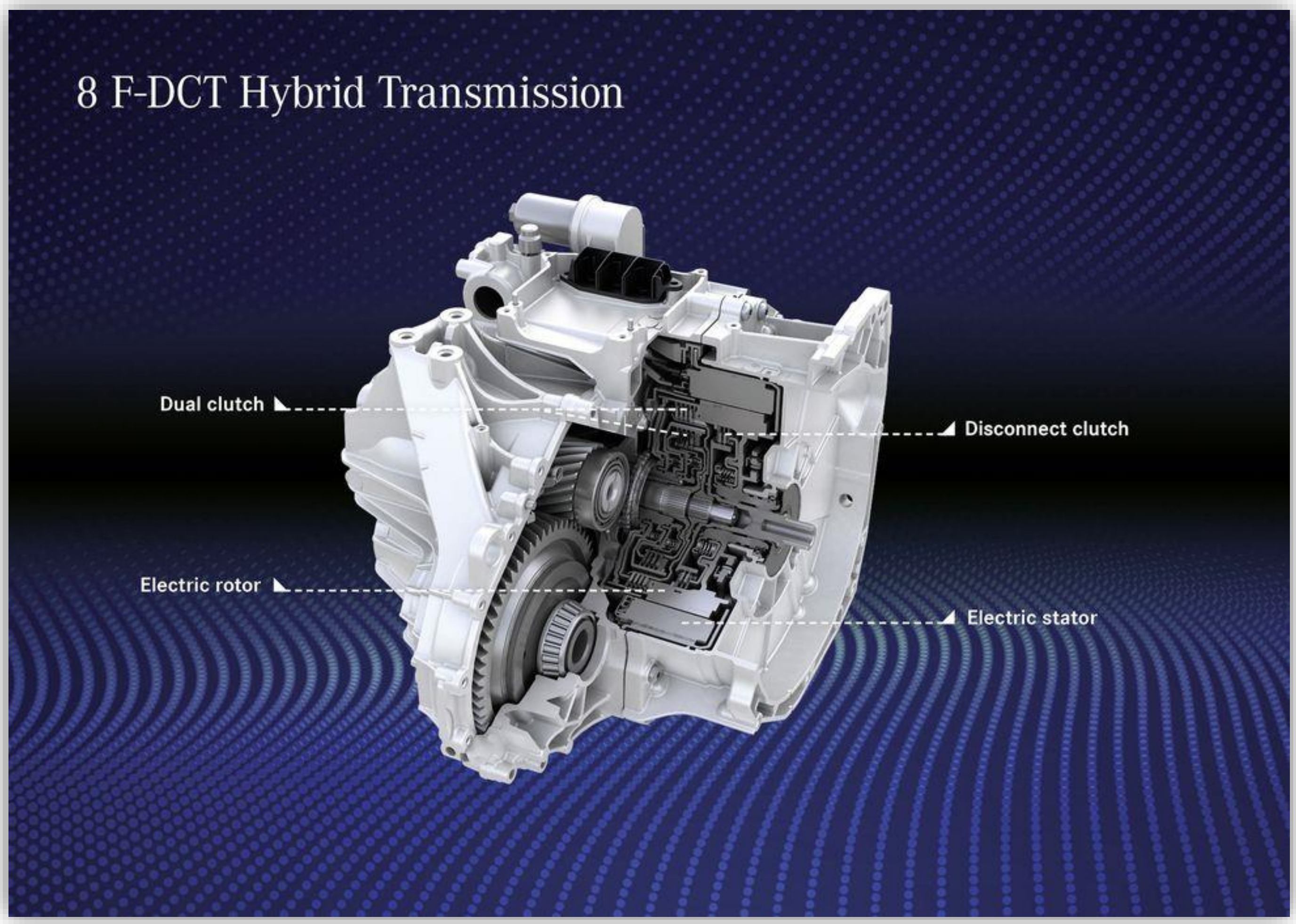
Utsläppet av CO_2 uppges vara mellan 32–34 g/km för A-klass och 32–36 g/km för B-klass.

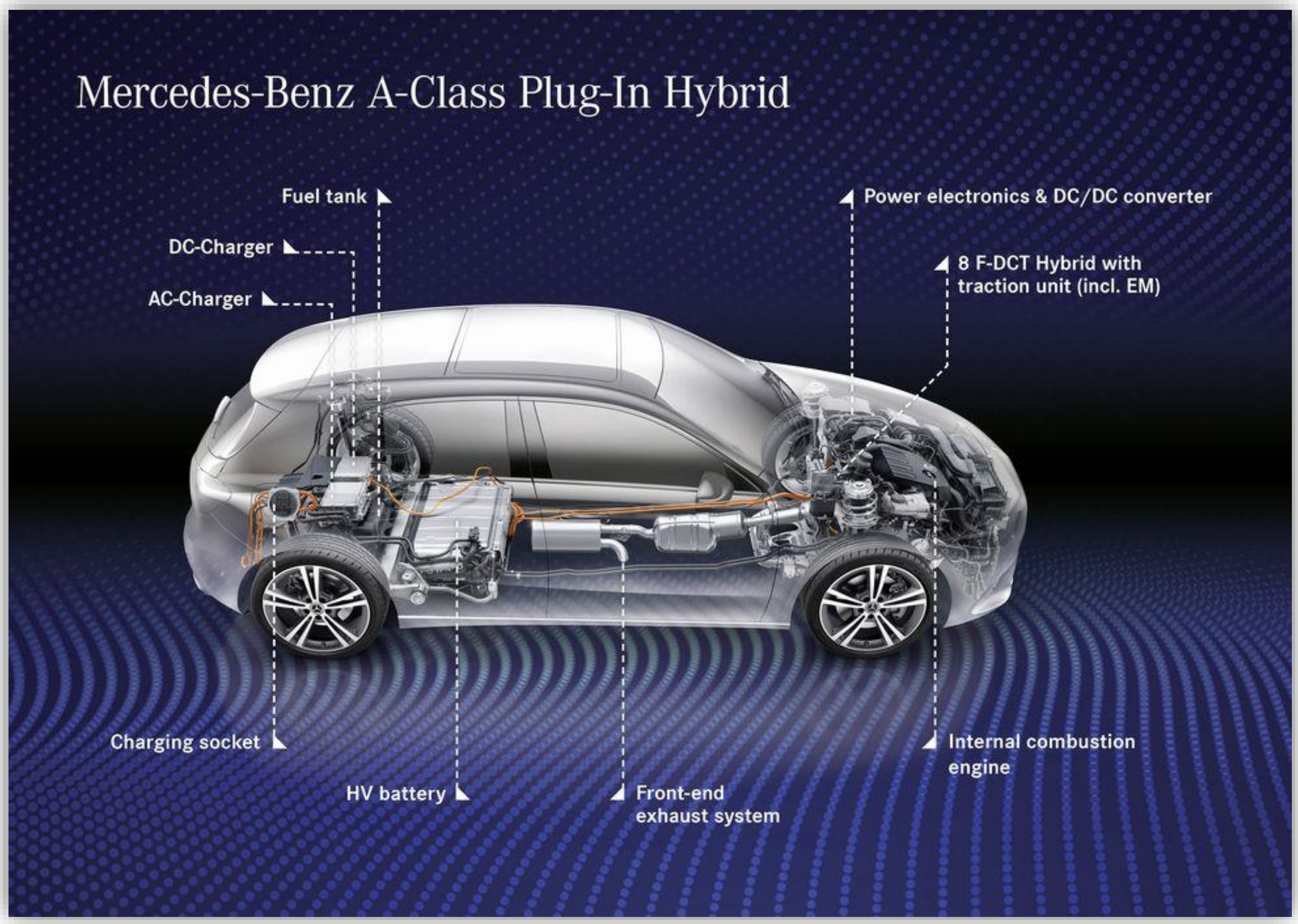
Svenska priserna verkar vi (i vanlig ordning) få vänta på, men Mercedes har offentliggjort de tyska priserna för A-klass som lyder: A250e kostar från 36.943 euro och A250e Saloon från 37.300 euro.

Enligt brittiska Auto Express ska de första leveranserna göras tidigt nästa år.


S EQ 1212E
S EQ 1707E


S EQ 1212E
S EQ 1707E





Patrik Lundin

Feber

12. Mercedes rullar ut eldrivna minibussen EQV

Av Bobby Green 2019-08-20 kl 15:55

Tar sig 40 mil på en laddning



FILM: ***https://youtu.be/ZyHVf-FQHGk***

I mars visade Mercedes upp konceptbilen EQV som en eldriven version av V-Klass. Nu presenteras bilen i produktionsutförande och det här blir alltså nästa medlem i EQ-familjen där suven EQC redan finns. Batteripacket i denna är på 90 kWh och det ska ge en räckvidd på 40 mil. Det ska gå att snabbladda och då ska från tio till 80 procent ta omkring 45 minuter. Bilen har en elmotor som är placerad på framaxeln och den ger 207 hästar och 362 newtonmeter i vridmoment. Toppfarten anges till 160 km/h. Insidan kan fås med antingen sju eller åtta platser.
Världspremiären äger rum på bilmässan i Frankfurt och försäljningen kommer att dra igång efter detta. Vad man får betala framgår dock inte för tillfället.



13. Orsakar hysteri: Så snabb blir nya Corvette med mittmotor

Redaktören bytbil 2019-08-20

Låga priset chockar Porsche och Ferrari



Nu avslöjar Chevrolet toppfarten för nya Corvette med mittmotor. Bilen som kostar endast 550.000 kronor kommer att toppa 312 km/h i timmen – men blir långsammare med Z51 Performance-paket. Inte undra på att Corvette orsakar hysteri i USA.

Lanseringen av nya Chevrolet Corvette är en av de mest hypade på många år i USA och det har skrivits spaltkilometer om den nya bilen. Bilen femdubblade besöken på GM:s hemsida och första årets produktion har redan sålts slut trots att fabriken Bowling Green i Kentucky går på maxfart.

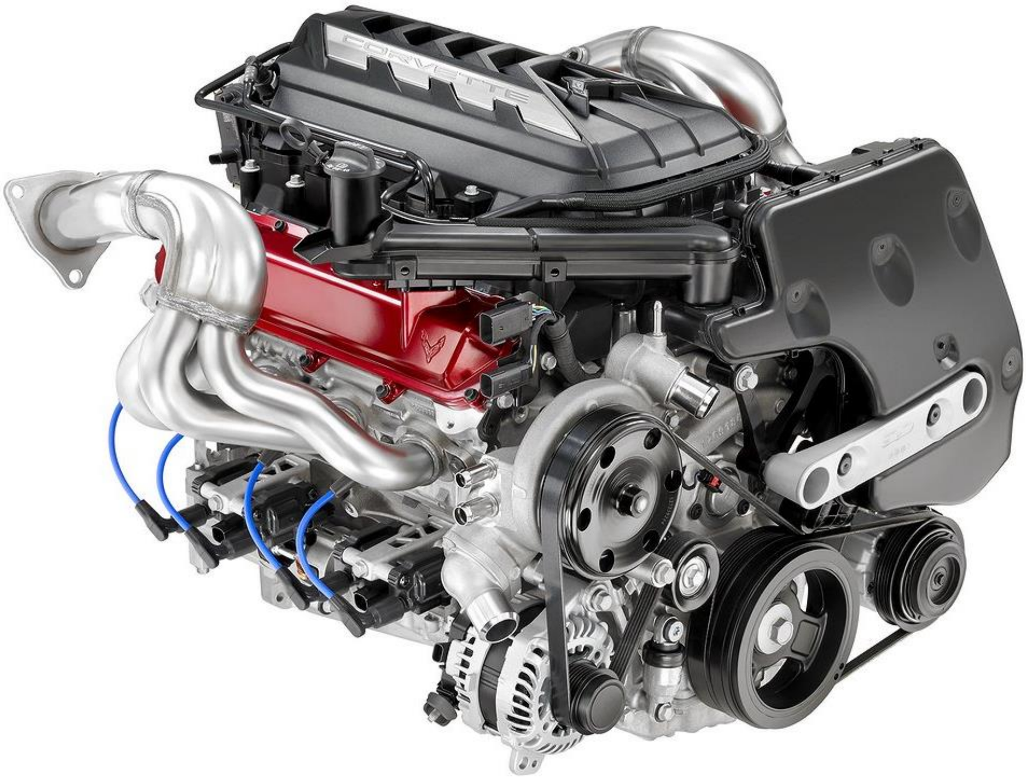
Succén är så monumental att GM överväger att göra Corvette till ett eget bilmärke och även lansera en suv som konkurrerar med Porsche Cayenne.

För de som redan beställt sin Corvette kommer uppgiften om toppfart som en glad överrask-ning då den hittills varit okänd. Nya Corvetten toppar 312 km/h vilket är sensationellt snabbt med tanke på att prislappen i USA endast är 550 000 kronor för en basutrustad Stingray.

Bilen kan också köpas med Z51 Performancepaket som ökar motoreffekten till 503 hästkrafter från 497, men toppfarten sjunker faktiskt några kilometer till 296 km/h. Anledningen är att paketet innehåller aerodynamiska komponenter som skapar mer downforce, men höjer luft-motståndet. Det har också större bromsar och mer utrustning som väger mer. Vi gissar att paketet inte blir lättsålt med en sådan effekt, även om toppfarten endast är av akademiskt värde.

I USA kommer demobilarna att börja anlända till handlarna sent i höst – men den som vill beställa då får räkna med leveranstid på över ett år.

En anledning till hysterin är att Corvetten kör ifrån bilar som är tre gånger så dyra. ”Den känns och ser ut som en Corvette, men går bättre än någon Corvette i historien, säger GM:s vd Mark Reuss.



Den nya modellen har mittmotor bakom sätena i stället för en frontmotor. Corvetten kostar ungefär hälften av vad en Porsche 911 gör i USA.

Nya Corvetten ser påtagligt annorlunda ut från de tidigare versionerna. Mittmotorkonstruktionen har gjort att Chevrolet har kunnat designa bilen mer som en supersportbil än tidigare. Den påminner mer om en Lamborghini, Ferrari eller McLaren än tidigare Corvetter. Några detaljer som påminner om släktskapet med de tidigare modellgenerationerna är den avsmalnande bakdelen och den spetsiga hajfronten.

Enligt Chevrolets ingengörer gör mittmotorn att bilen får radikalt bättre egenskaper och att den faktiskt kommer att gå tystare tack vare den nya setupen.

Stingray-modellen har en ny 6,2-liters V8-motor på 497 hk och 630 Nm. En åttaväxlad dubbelkopplingslåda ser till att alla hästkrafterna kommer till bakhjulen. Accelerationen upp till 100 km/h ska gå på under tre sekunder. GM anger under tre sekunder upp till 60 mp/h, vilket motsvarar 96 km/h. Det innebär att den nya basmodellen får samma prestanda som den gamla ZR1 med 785 hk hade samma prestanda.

Många sportbilstillverkare i USA kan få det svettigt nu. Nya Porsche 911 kostar nästan dubbelt så mycket som Corvette. En Audi R8 kostar tre gånger så mycket och har sämre prestanda.

Ferrari F8 Tributo och Lamborghini Huracan Evo kör sannolikt ifrån Corvette, men de kostar fyra gånger mer.

En av finesserna är att bilen går att höja så du slipper skrapa det låga chassit. Det ska göra att bilen även lämpar sig för vardagsbruk. Systemet höjer bilen med upp till fem centimeter på mindre än tre sekunder. Bilen kan programmeras in via GPS så den vet var den ska lyfta chassit för att inte skrapa i farthinder och kantstenar på din dagliga pendling. Den som någon gång ägt en sportbil vet att det här är ett problem på riktigt.

Sportbilar har vanligen nästintill obefintliga bagageutrymmen, men Chevrolet Corvette kommer med två koffertluckor. Dels ett bakre bagage, och det främre bagage där motorn satt tidigare.

För den som vill vardagsköra sin Corvette så hålls förbrukningen nere genom att V8:an på 497 hk stänger av hälften av cylindrarna när du kör försiktigt.

Chevrolet själva ser Porsche, Ferrari, McLaren och Ford GT som konkurrenter, men för själva fram att ingen av bilarna har lika bra vardagsegenskaper som Corvette.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

14. Porsche Taycan på 24-timmarstest

Peter Klemensberger 20 augusti 2019

Taycan, Porsches första elbil, täcks av i höst – här ser vi den under höghastighetstest i Italien.



Porsches första elbil, Taycan, ska täckas av under Frankfurtsalongen nästa månad, det blev officiellt i våras och i samma veva fick vi se de första bilderna på bilen. Detaljbilder på en dekalerad bil, förvisso. Nu får vi ta del av Taycan under ett höghastighetstest på den italienska Nardobanan.

3 425 kilometer avverkades på 24-timmar i hastigheter mellan 195 och 215 km/h i temperaturer upp mot 42 grader i luften och 54 grader på banan. Inga missöden ska ha skett och bilen stannade bara för förarbyte (sex förare var inblandade) och laddning, men några uppgifter om det senare specificerar man inte.

Klar är i alla fall att bilen har ett system på 800 volt, samma som hos den flerfaldiga Le Mans-vinnarbilen 919 Hybrid samt att man använde sig av egenutvecklade snabbladdare. Huruvida det rör sig om samma teknik som man har utvecklat tillsammans med BMW är oklart.

Några rörliga bilder från testet levereras inte men väl från ett tidigare tillfälle då Taycan accelerationstestades. Det klippet ser du nedan tillsammans med ett från sommarens upplaga av Festival of Speed på Goodwood där bilen körs av Mark Webber.

Porsche Taycan täcks av den 4 september och ska då ha testats i över sex miljoner mil, enligt Stefan Weckbach, ansvarig för modellens produktion.



FILMER: https://youtu.be/vBi62XXfXHU
https://youtu.be/TVn2eUgKYoc



15. Batteripacket i världens största elfordon behöver aldrig laddas

John Edgren 2019-08-20 15:24

Fylld med sten väger Electra Dumper 110 ton. Batteripacket på fyra ton behöver dock aldrig laddas – bromskraftåtervinningen ger mer energi än vad som krävs för att köra upp till lastplatsen.



I en täkt i schweiziska Biel rullar Electra Dumper. Fullastad väger den 110 ton, och sägs därmed vara det största batteridrivna fordonet på hjul. Det är ursprungligen en Komatsu HB 605-7 som har elektrifierats av Emining AG, ett underbolag till Kuhn Schweiz.

Dumpern är drygt nio meter lång och lika hög som den är bred – 4,2 meter. Däcken är 182 cm höga, och när flaket är fält så reser det sig omkring nio meter. Fordonet väger i sig 45 ton och kan ta 65 ton kalksten och märgelsten (en lerblandad kalksten som används vid cementframställning).

Men trots den tunga bördan behöver batterierna aldrig laddas. För efter att den har fyllts kör dumpern sedan stenen ned för en 13-gradig lutning – och med den enorma belastningen ger bromskraftåtervinningen mer energi än vad som sedan går åt för att köra det tomma fordonet upp till lastplatsen.

Läs mer: Första el-lyftaren klarar 45 ton

En konventionell dumper kan göra med upp till 80 000 liter diesel om året. Men under de cirka 20 rundor som cementföretaget Ciments Vigier kör på ett arbetspass genererar istället e-dumpern 200 kilowattimmar – varje dag. Överskottet leds ut i företagets elnät.

Batteripacket på 600 kilowattimmar väger över fyra ton, ändå bidrar det med 77 megawatttimmar om året, vilket i sin tur sparar in upp till 196 ton koldioxid per år. Det rapporterar Green Car Reports.

JOHN EDGREN

ViBilägare

16. Tusentals bilar kan bli inkallade till militärtjänst

Publicerad 2019-08-20 9:35

Text Maria Dahlin

Försvarsmakten har återupptagit gamla rutiner som ger dem rätt att överta privata fordon om det skulle bli krig eller höjd beredskap i Sverige.



I somras mottog en utvald grupp svenskar ett brev från Försvarsmakten där det förklarades att deras fordon kan behöva inlösas av staten om det blir höjd beredskap eller krig i Sverige.
– I juni skickades det ut några tusen brev. Det är första gången det görs i större skala sedan slutet på 1990-talet, säger major Otto Gröntoft, projektledare för uttagning av fordon på Försvarsmakten.

Systemet har legat vilande i flera år, men sedan regeringen beslutat att återuppta och förstärka totalförsvarsplaneringen har det börjat användas igen. Totalförsvaret består av både militär och civil verksamhet och finns för att förbereda Sverige för krig.

Mottagarna av breven kan använda sina fordon som vanligt men om det blir höjd beredskap ska de lämnas över till totalförsvaret. Det sker på en förutbestämd avlämningsplats där fordonet värderas av en besiktningsman utsedd av Länsstyrelsen. Sedan får den tidigare ägaren ersättning motsvarande vad besiktningsmannen kommit fram till.

– Fordonstyperna speglar de behov som finns hos krigsförband och de krigsorganiserade myndigheterna. Det spänner över från långtradare till snöskotrar i ett 40 olika fordonstyper. Lastbilar, mindre skåpbilar och personbilar är i majoritet, berättar Otto Gröntoft.

"Att vi tar ut mycket från Volvo eller Scania är vare sig en hemlighet eller en överraskning."

Kan du säga något om vilka sorters personbilar ni valt att rikta in er på?
– Vi söker pålitliga arbetshästar av ett fåtal märken. Det måste finnas gott om reservdelar om det uppstår en situation där vi får problem med tillgången. Det speglar alltså inte nödvändigtvis nuvarande marknadssituation. Men att vi tar ut mycket från Volvo eller Scania är vare sig en hemlighet eller en överraskning.

Står egenskaper som fyrhjulsdrift högt i kurs när ni väljer vilka bilar ni ska ta ut?
– Ja och dragkrok är en annan sak som kan vara användbart.

Reaktionerna från fordonsägarna har varit få, men till mesta delen positiva. Tack vare dessa har informationen på Försvarsmaktens hemsida förbättrats.

– Det är viktigt att veta att beskedet om uttagning inte kan överklagas. Du kan överklaga värderingen som görs om du inte är nöjd med ersättningen, men du måste fortfarande lämna ifrån dig bilen, förklarar Otto Gröntoft.

Försvarsmakten kommer att fortsätta skicka ut fler brev om fordonsuttagning under 2019, om än i mindre skala.

KOMMENTARER

+ Visa äldre kommentarer (10)

#11
Grosser
2019-08-20 19:07
ÖB låter hälsa att stridspittar och kamikazepiloter med DKW, BMW och Messerschmitt uppmanas att inställa sig vid stora tallen på Skillingaryds skjutfält.

#12
Stefan Eriksson
2019-08-20 19:45
Självklart! En allt större del av Sveriges befolkning har startat mobiliseringen av Sveriges försvar, de har ju skaffat Stadsjeepar. Det skulle vara kul att se dem köra i kortege efter terrängbil 11, 20, 30 som jag själv är utbildad på-vi körde bl a över halvstora trädstammar, stenbumlingar mm.

#13
bgl
2019-08-20 20:36
Pseudonyhet, förfogandelagen från 1978 ger staten i princip oinskränkt rätt att genom förfogande ta all utom statlig egendom i anspråk genom nyttjanderätt, dessutom i många fall även ägarens tjänster!

17. Slaktavfall hälls i biltanken



Carl-Johan lejland

Publicerad: 14 augusti 2019, 11:44

HVO100 har hittills mest varit ett alternativ till fossil diesel inom yrkestrafiken. Men i takt med att allt fler bilmärken godkänner biobränslet ökar intresset, och efterfrågan. Kraftigt minskade koldioxidutsläpp gör att de så utdömda dieselmotorerna framstår som miljöbilar igen. Men bränslet är en bristvara.



PSA-gruppen var tidigt ute med att godkänna HVO100.
Peugeot 508 är en av de godkända modellerna för det mer miljövänliga dieselbränslet.

Det räcker inte med elbilar. Alternativa bränslen behövs för att kraftigt minska koldioxid-utsläppen från transportsektorn och alla de icke-elektriska fordon som rullar på vägarna. Och just nu är HVO100 i ropet.

HVO100 kan, beroende på vilken råvara som används, sänka koldioxidutsläppen med upp till 90 procent jämfört med vanlig råoljebaserad diesel.

”Jämförelserna utgår från en livscykelanalys. Använder man en odlad råvara som palmolja eller rapsolja blir miljövinsten inte så markant som om man använder restprodukter, som råtallolja eller slaktavfall, eftersom odlingssteget medför utsläpp av växthusgas”, säger Noak Westerberg, handläggare på Energimyndigheten.

PSA-gruppen, med Peugeot, Citröen och DS var tidigt ute med att godkänna tankning av HVO100 i alla bilar av miljöklass Euro 5 eller Euro 6. Senare har andra tillverkare följt efter, Volvo har till exempel gett grönt ljus för dieselbilar byggda på SPA- och CMA-plattformen.

Som konsument är det än så länge svårt att veta vad råvaran till bränslet man häller i tanken kommer ifrån, och därmed hur stor miljönyttan är. Men från och med nästa år ska märkningen bli tydligare. Enligt drivmedelslagen ska miljöinformation anges vid pumpen, och på Energimyndigheten jobbar man nu med att ta fram föreskrifter och med hur märkningen ska se ut.

”Men det kommer inte bli så att man i realtid kan se vad som finns i pumpen, däremot ett genomsnitt från den aktuella drivmedelsproducenten”, säger Noak Westerberg.

”Det man redan nu kan utgå från är att hållbarhetskriterierna ställer ett minimikrav på en minskning av utsläppen med på 50 procent. Tankar man HVO100 blir koldioxidutsläppen alltså minst hälften så höga jämfört med fossil diesel.”

Han tror att marknaden kommer att få svårt att tillgodose efterfrågan på den alternativa dieseln. Dels för att fler och fler fordonsägare vill tanka grönare, dels för att EU kräver minskade växthusgasutsläpp genom iblandning.

Med den så kallade reduktionsplikten, som infördes ifjol och som innebär att leverantörerna ska blanda i förnybar råvara i det fossila bränslet ligger Sverige bra till.

”Men flera länder ligger efter och måste höja ambitionerna nästa år vilket sannolikt kommer att leda till högre efterfrågan och göra det svårare att få tillgång till exempelvis HVO100”, säger Noak Westerberg.

Finska Neste är störst i världen på HVO100-produktion, i Sverige samraffinerar Preem fossil med förnybar råvara och St1 ska dra i gång produktion med tallolja som råvara i Göteborg.

Men frågan är om det räcker.

”Ser man på prognoserna för nästa år kommer det finnas ett underskott på Europanivå men vi bedömer att Sverige får de volymer som vi behöver. De aviserade produktionsökningarna de kommande åren kommer inte att täcka en ökad europeisk efterfrågan som det ser ut”, säger Lennart Olsson, ansvarig för prissättning av drivmedel på Circle K.

Finns det någon risk att HVO100 är en tillfällig hajp, och att det kommer bli som med E85?

”Nja, ser man på Energimyndighetens syn på reduktionsplikten till 2030 så ska vi då ha 60 procents reduktion i dieseln, och ska man följa den utvecklingen men den bilpark vi har behövs HVO100. Och även inom EU kommer man att behöva HVO i dieseln för att nå målen om lägre koldioxidutsläpp.”

HVO100 är ungefär en krona dyrare än vanlig diesel, hur påverkar det försäljningen?
”Vi får inte så mycket frågor om priset från privatsidan, det är mer känsligt på den tunga sidan där vi förra sommaren fick stänga en del pumpar på grund av att priserna gick upp så kraftigt.

Carl-Johan lejland

NyTeknik

18. Nya el-sparkcykeln kör själv till laddstationen

Felix Björklund

2019-08-19 13:32

Glöm energitomma elsparkcyklar som ligger slängda överallt. Nu kommer ett alternativ där sparkcyklarna själva kör till en laddstation.



Att hyra elsparkcyklar via olika mobilitetsföretag har blivit en trend – och allt fler städer världen över börjar få problem med att dessa ligger slängda runt om på gator och torg. Så pass att flera städer kommit med hot om förbud, böter och licenser för uthyrarna.

Bolagen har i försvar anfört att det är användarnas ansvar att ställa sparkcyklarna på ett säkert ställe efter användning.

Men nu kommer en lösning som kan rädda mobilitetsföretagen. Segway-Ninebot introducerade i fredags en ny modell, Kickscooter T60, vars stora attraktion ligger i att den kan köra sig själv till en laddstation när den börjar få dåligt med kräm i batteriet. Dels löser det problemet med att irriterade användare bara kastar en förbrukad sparkcykel åt sidan – och dels innebär det att företagen inte behöver köra runt och plocka upp alla enheter för laddning.

Läs mer: Invasion av elscootrar – och fler blir det

Själva sparkcykeln har tre hjul och enligt Segway-Ninebot ska den tack vare ai och molnet klara av att navigera utan att någon kör den. Under presentationen förevisades dock inte sparkcykelns kapacitet att köra sig själv. Men det hindrar inte företaget från att tro att de har något banbrytande på gång.

– Jag tror att sparkcyklar kommer att ersätta cykeln som den främsta lösningen för micro-mobilitet. Det ligger i människans natur att spara energi när vi pendlar, säger Gau Lufeng, chef får Segway-Ninebot till Reuters.



Uber och Lyft intresserade

Priset på ett exemplar är inte officiellt, men enligt nyhetsbyrån kommer det röra sig om runt 10.000 yuan – vilket är en rejäl prisstegring jämfört med de normala elsparkcyklarna.

Kickscooter T60 kommer vägtestas under hösten och vara redo för massförsäljning under första kvartalet 2020. Räckvidden per laddning ska ligga på 60-70 km och topphastigheten är 32 km/h. Enligt det kinesiska företaget är Uber och Lyft intresserade.

Läs mer: Drygt en elsparkcykelolycka om dagen i Oslo

Det är svårt att sia om hur framgångsrika de självkörande sparkcyklarna kommer att bli. Företaget sålde runt 1,8 miljoner vanliga elsparkcyklar i fjol, vad säljmålet för dessa dyrare modeller är satt till är okänt. Och på ett sätt är tanken god. Sparkcyklar som kan köra till en laddstation, eller i värsta fall till ett bättre ställe för att bli hämtade, låter som mobilitetsföretagens våta dröm. Men med tanke på att flera av dessa bolag har svårt att få ihop ekonomin, är kanske inte nya jätteinvesteringar något som står på dagordningen.

Det återstår att se huruvida vi kommer att få se dessa autonoma sparkcyklar rullandes i Sverige.

FELIX BJÖRKLUND

RELATERADE ARTIKLAR

Transportstyrelsen ifrågasätter elsparkcyklar efter dödsolycka

Polisen: Så kör du elsparkcykel

Uthyrningsförbud mot elsparkcyklar i Köpenhamn

Invasion av elscootrar – och fler blir det

GRANTURISMO

19. Porsche 928

Av Gustaf Gripenlöf Karlberg 18 augusti, 2019

Porschen som ingenjörerna älskade men köparna inte förstod. Idag håller den på att bli en eftertraktad samlarbil och en säker bubblare. Även formmässigt ...



Ni kan redan storyn. I slutet av 1960-talet började Porsche tvivla på att man skulle kunna sälja så många fler sportvagnar med luftkyld svansmotor, och började förbereda för omställningen till vattenkylda frontmotorer.

Först ut 1976 var 924 som ersatte mittmotorbilen 914 och hade en fyrcylindrig radmotor lånad från Volkswagenhuset. Under 1977 års Genèvesalong var det dags för ersättaren till 911, dubbad till 928.

Med 928 ställdes allt det på huvudet som Porscheägare runt om i världen hade vant sig vid – och i många fall uppskattade – med svansmotorbilen 911. Den var betydligt större och tyngre, med V8-maskin i fronten och klart mer välbalanserade vägegenskaper, tack vare sin transaxelkonstruktion där växellådan hamnade vid bakaxeln.





928 innehöll knappast ett enda spår av det dna som gjorde Porsches sportvagnar så unika, inte ens formen hade några som helst band bakåt, vilket väl sade allt om hur mycket Porsches ledning hade tappat tron på sitt gamla och dittills ganska framgångsrika recept.

Porsche 928 mottogs mycket väl av experterna, och faktum är att det är den enda sportbilen som någonsin har tilldelats Årets Bil-utmärkelsen i Europa.

Köparna var dock betydligt svalare, och timingen för introduktionen var också usel, där en chockartad energikris till och med fick de amerikanska bilköparna att börja fundera på hur hög bränsleförbrukningen egentligen var.

Porsche hade planerat att fasa ut 911 i början av 1980-talet, men den relativt tröga starten för den stora GT-vagnen 928 gjorde att man ganska snart började planera för att tillverka båda serierna parallellt.

Men även om 928 utgjorde ett radikalt avsteg från Porsches tidiga idéer var den inte tekniskt så fjärran från vad som sedan länge skapats av de italienska tillverkarna av snabba GT-vagnar. V8 med överliggande kamaxlar, transaxel, individuella hjulupphängningar och stora skivbromsar hade vi sett tidigare.

Det som riktigt stack ut var formen, signerad Wolfgang Möbius under ledning av designchefen Anatole Lapine. Även om proportionerna var traditionella för biltypen, var uttrycket nydanande och futuristisk med sin avrundade form och välvda fönsterpartier. Stötfångarna var helt integrerade i karossformen, och en kombibaklucka öppnade ett rejält rymligt lastutrymme.

Under utvecklingsarbetet med 928 tog man fram ett motorblock i aluminium med kapacitet för mer än 5,5 liters slagvolym, men när man gick i produktion 1978 nöjde man sig med 4,5 liter och 240 hästar för att hålla förbrukningen nere. Det skulle dock bara ta ett par år innan bensinpriserna hade stabiliserat sig och bilköparna glömt oljekrisen, och S-modellen debuterade 1980 med 4,7 liter och 300 hästar.



Till skillnad från 911-köparna valde dock 928-kunderna företrädesvis automatlåda, som ytterligare förstärkte den avgrundsstora skillnaden i karaktär mellan modellerna.

928 brukar ofta framhållas som en av tidernas bästa långfärdsjärn, men det är en sanning med viss modifikation. Kursstabilitet och styrningens feedback är av högsta klass, men fjädringskomforten är rätt medioker, och framför allt: Det är mycket vägljud i kupén.

Den radikala formen hölls relativt intakt i nio år, tills det var dags för en ganska rejäl uppgradering när S4 debuterade 1987 med modifierad front och akter. Helt nya fyrventilstoppar tillsammans med en ökning till 5,0 liters volym gav 20 hästkrafter extra (320 totalt).

Uppgraderingarna gav 928 ett nytt liv, och med tillskott av nya spe- cialversioner nästan varje modellår (S4 Sport, Club Sport, GT och GTS) kunde man hålla igång intresset för den fortfarande på det artonde och sista modellåret så säregna modellen.

När man stängde produktionslinan för 928 år 1995 hade man byggt lite mer än 61 000 bilar eller knappt 3 400 exemplar per år i snitt. Det faktum att modellserien blev en udda fågel och en återvändsgränd för märket betydde att proppen gick ur begagnatpriserna och särskilt den första generationen före ansiktslyftet 1987. 928:or av tidiga årgångar, i varierande stadium av förfall, har närmast slängts efter hugade drömmare med liten plånbok under många år, ägare som sällan har haft råd att hålla igång de relativt driftsdyra bilarna.

Den säregna och inte helt lättsålda GT-vagnen har passerat sin 25-årsdag med marginal, och det kommer inte som någon större överraskning att priserna nu har börjat röra sig uppåt.

Det gäller dock bara bilar i gott eller bättre skick, och främst tidiga exemplar i originalskick. Medan vraken fortfarande är nästan gratis, kostar fina exemplar nu väl över 100 000 kronor och beskriver en snabbt stigande kurva.

De enda versioner som inte har varit nere i dyn och vänt värdemässigt är GT-/GTS-varianterna, som byggdes i relativt små serier med ända upp till 5,4-litersmotorer på 350 hästar. De bilarna har omhuldats av ett gäng trogna entusiaster, och här får man räkna med att hosta upp mellan 250 000 och 300 000 för fina exemplar idag.

Klassiker

20. Grattis Plymouth Belvedere!

Publicerad 24 augusti

I dag när Bartolomeus har namnsdag uppmärksammar vi Plymouth Belvedere!



Belvedere kan uttydas utsikt eller lusthus. För Plymouths del var det en mellanmodell. Fury var finast och Savoy lite enklare. Belvedere existerade mellan 1951 och 1970.



Plymouth Belvedere 2-dörr Sport Sedan 1955
Bullig bil som beskrevs som stor av Plymouth själva.



Större, alltså såväl längre, lägre och bredare var 1957 års Belvedere. En rasande snygg kärra med något som skulle se ut som dubbla strålkastare fram, vilket inte blev tillåtet förrän året därpå i USA, och skapligt höga fenor där bak.



Det har sagts åtskilliga gånger förut, men,
Plymouth från 1961 är väl det närmaste man kan komma en riktig Blixt Gordon-bil!?



1965 såg Belvedere mer vanlig ut. En bil för utflykter helt enkelt.



Plymouth Belvedere Satellite Coupe från 1970 får sätta stopp för den här gången.
Efter 1970 tillverkades inga bilar med Belvedere som namn längre.

NEVS

21. Ledig befattning

Modellarbetare/Modellsnickare till NEVS Attrapphallen - ref. 135

Logga in och ansökan

NEVS, Trollhättan

Forma rörlighet för en mer hållbar framtid!
NEVS skapar en stark bas med kompetens för nya tekniska lösningar och innovationer. Vi brinner för att utveckla och leverera hållbara globala produkter som lämpar sig för volymproduktion. För detta ändamål behöver vi stärka vår organisation. Inom bygg och anläggning står vi inför ett teknikskifte med att uppdatera våra anläggningar till senaste uppkopplade snitt. Därför söker vi en Modellarbetare/Modellsnickare till NEVS Attrapphallen!
Beskrivning
Concept & Prototype Operations ansvarar för att leverera all hårdvara (testenheter), för visning,testning och validering till projekten. Den är en del av Engeneering & Operation Tribe inom den tekniska utvecklingen.
I avdelningen Concept & Prototype Operations erbjuder vi en flexibel arbetsmiljö med ett brett utbud av uppgifter och kontaktområden. Som en del av fordonsteknik arbetar du med alla olika typer av material, tillverkningsteknologier och innovationer.
Vi arbetar i en agil organisation där lagarbete, självorganiserande team och snabbt lärande cykler är en nyckel till framgång. Således måste du vara en bra lagspelare som kontinuerligt strävar till göra laget framgångsrikt.

Det är ett kreativt och innovativt arbete utan gränser, med tät sammarbet med NEVS design- och engineering team, med såväl nationella- som internationella projekt. Bara din kreativitet är din gräns.

I rollen ingår bland annat:

- Laminering jobb, slipning, jobba med ytor
- Bygga förstudie modeller i tidigt skede utav projekten
- 5S inom verkstäderna och tillverkningsprocessen
- Kontakter med med externa leverantörer / partners.
- Du får man även vara beredd att jobba med framtagning av artiklar/modeller i många olika material (silikon/gips/polyesterplast/epoxiplast/polyamider/Abs mm.), som används till concept- & skalbilar etc.

Vi söker dig som har:

- Erfarenhet från modellframtagning/bilbyggnation/förstudiebyggnation.
- Kunskaper i tillverkning och modifiering av prototyper i olika material
- Bra MS Office-färdigheter
- Praktisk och teoretisk kunskap och erfarenhet inom tillverkning
- Erfarenhet av att arbeta med interna och externa kontakter
- Behärska svenska och engelska, både i tal och skrift.
- Körkort B.

För att bli framgångsrik i denna roll, behöver du:

- Var proaktiv, flexibel, lösningsorienterad och kunna arbeta självständigt.
- Kommunikativ och välorganiserad person.
- Kunskap om fordonsindustrin.
- Var noggrann och strukturerad.
- Att kunna samarbeta med andra människor på ett framgångsrikt sätt
- Ha kundfokus
- Ha en talang för funktionellt och tekniskt tänkande
- Var skicklig på svenska och engelska, både talat och skriftligt

Vi ser fram emot kvinnliga sökande!

Vi tar stor hänsyn till personlig lämplighet för tjänsten*!*

Möjligheter

NEVS har idag en förhållande platt organisation som därmed ger plats för snabba beslut. Detta genomlyser tillvaratagandet av egna idéer för att nå kostnadseffektiva och tekniskt fördelaktiga beslut.

NEVS erbjuder ett stimulerande och på ett positivt sätt, utmanande arbete där du dagligen får en egen utveckling.

NEVS gillar att se dig som person att växa med uppgiften och vi är övertygade om att just du kan bidra till en stark och hållbar organisation för att stödja NEVS i en positiv riktning in i framtiden.

Villkor

NEVS är medlem i Teknikföretagen och omfattas av aktuella kollektivavtal tecknade av Unionen /IF Metall / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Vill du vara med i det team som ska fokusera på utveckling av attraktiva bilar för framtiden? I så fall är Du varmt välkommen att söka anställning hos oss!

Inför vår rekryteringsprocess NEVS har tagit ställning till rekryterings- och marknadsföringskanaler. Därför UNDANBEDES bestämt varje kontakt från media- och CV försäljning, rekryteringswebbplatser eller liknande företag.

Typ av anställning	Tillsvidareanställning
Kontrakttyp	Heltid
Antal positioner	1
Arbetstimmar	100%
Stad	Trollhättan
Grevskap	Västra Götalands län
Land	Sweden
Referensnummer	**2019/89**
Kontakta	Pether Andersson, Deputy Chapter, +46 520 858 74 , pether.anderss
Publicerad	**20.Aug.2019**
Sista ansökningsdatum	22.Sep.2019 23:59 CET

SLUT